DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

1 marca | Nr. 2. | Rok 1929.

T R E Ś Ć:

Do

wszystkich pracowników Polskich Kolei Państwowych.

Tegoroczne opady atmosferyczne i wyjątkowo niska temperatura dotknęły głęboko ekonomiczne życie Państwa, w którem koleje państwowe odgrywają tak niepoślednią rolę.

W pokonaniu piętrzących się w tym czasie trudności wybitną zasługę należy przypisać personelowi służby wykonawczej, który dał nowy dowód sumiennego i gorliwego wykonania obowiązku służbowego.

Tym wszystkim, którzy swą ciężką pracą przyczynili się do zwycięskiego opanowania sytuacji, wyrażam uznanie i podziękowanie.

Minister:

(—) **Kühn.**

SPRAWY OGÓLNO-ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

18.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 stycznia 1929 r. Nr. I. 21009/BO/28 w sprawie podziału Technicznego w D. K. P. Lwów i Poznań na dwa Działy: 1) Techniczny, 2) Silnych prądów.

Na podstawie postanowienia ust. 2 § 7 Regulaminu Dyrekcyj Kolei Państwowych przeprowadza się podział Działu Technicznego (4) Wydziału Mechanicznego w Dyrekcjach Kolei Państwowych, we Lwowie i w Poznaniu, na dwa Działy:

4 Techniczny i 5 Silnych Prądów.

W zakres czynności nowoutworzonych Działów Silnych Prądów wchodzą Sprawy, wymienione w § 7 Regulaminu D. K. P. (str. 26) w ustępie p. t. „XI Wydział Elektrotechniczny Dział 2 Silnych Prądów".

19.

Nr. I. 1119/2/29 z dnia 23 stycznia 1929 r. w sprawie zbiórek w lokalach urzędowych.

W ślad rozporządzenia z dnia 11 września 1928 r. Nr. I. 17227/2/28 (Dz. U. M. K. Nr. 22 z 1928 r. poz. 272), Ministerstwo Komunikacji oznajmia na podstawie okólnika Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 października 1928 r. L. 699/27, że wszelkie kwestowanie w biurach urzędowych, choćby nawet przez osoby legitymujące się pozwoleniami właściwych władz administracyjnych, uważa się ze względów zasadniczych za niedopuszczalne.

Również uważa się za niewskazane i niepożądane umieszczanie puszek na zbieranie ofiar w lokalach urzędowych.

Natomiast nie ma przeszkód, dla których nie możnaby zezwolić na urządzanie zbiórek na cele społeczne, dobroczynne i inne wśród samych pracowników danego urzędu.

SPRAWY FINANSOWE.

20.

Nr. II. 10454/6/28 z dnia 1 lutego 1929 r. w sprawie ryczałtu za przejazdy za kartami powołania.

Celem ułatwienia i przyśpieszenia rozrachunku za przejazdy wojskowe, dokonywane na podstawie kart powołania, Ministerstwo Komunikacji ustanawia, począwszy od rozrachunku za styczeń r. b., ryczałtową stawkę w wysokości opłaty za 200 klm. według kl. III taryfy wojskowej na zwykły pociąg osobowy, t. j. zł. 2,50 za pojedyńczy przejazd danej kategorji.

Powyższa stawka ryczałtowa stosuje się:

a) za całą odległość poszczególnego przejazdu, dokonanego wyłącznie na linji P. K. P.,

b) za odcinek linji P. K. P. względnie za sumę odległości poszczególnych odcinków tychże linij w tych wypadkach, gdy przejazd uskutecznia się łącznie linjami P. K. P. i linjami kolei prywatnych pod zarządem Państwa.

Wymieniona stawka ryczałtowa nie ma zastosowania:

1) do przejazdów, dokonywanych tylko linjami kolei prywatnych, pozostających pod zarządem Państwa,

2) na linjach tychże kolei prywatnych w razie łącznego przejazdu linjami P. K. P. i linjami kolei prywatnych.

W wypadkach pod 1) i 2) należności przewozowe i opłaty dodatkowe na rzecz każdej poszczególnej kolei prywatnej oblicza się oddzielnie ściśle według taryfy wojskowej.

21.

Nr. II. 1201/7/29 z dnia 8 lutego 1929 r. w prawie księgowania wpłat na rzecz terytorjalnych Kas Chorych.

Ponieważ nie wszystkie Dyrekcje jednakowo księgują potrącenia na rzecz terytorjalnych Kas Chorych, wynikające z mocy okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr. I. 19120/2/27 z dnia 23 listopada 1927 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 11 z dnia 22 grudnia 1927 r., poz. 59) w sprawie ubezpieczenia pracowników czasowych (sezonowych) na wypadek choroby, Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

Potrącenia uskuteczniane z zarobków pracowników sezonowych na rzecz terytorjalnych Kas Chorych księgować należy w grupie rachunkowej „9" „Depozyty", na kontach nowej podgrupy „18" pod nazwą: **„Wpływy na rzecz terytorjalnych Kas Chorych"**. Nową podgrupę należy wpisać do „Tablicy grup i podgrup rachunkowych" z uwagą w rubryce: „Rodzaj operacji...". Na „Credit" tego rachunku zapisuje się wpływy potrąceń z zarobków pracowników czasowych (sezonowych) na rzecz powiatowych Kas Chorych, w których ci pracownicy muszą być w myśl ustawy ubezpieczeni oraz dopłaty z budżetu Polskich Kolei Państwowych w myśl art. 3 i 5 i 47 ustawy z dnia 19 maja 1920 r. (patrz Dz. U. R. P. Nr. 44 z r. 1920, poz. 272) na „Debet" zaś — wypłaty uskutecznione terytorjalnym Kasom Chorych".

Wskazane księgowanie należy bezzwłocznie przeprowadzać w księgach buchalteryjnych.

22.

Nr. II. 710/6/29 z dnia 7 lutego 1929 r. w sprawie przewozu węgla na płatne racje osób wojskowych.

W następstwie porozumienia z Ministerstwem Spraw Wojskowych w danej sprawie Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Kolei Państwowych stosować następujące przepisy tymczasowe od chwili otrzymania, aż do ich odwołania.

Odprawa przesyłek węgla na płatne racje odbywa się za wojskowemi listami przewozowemi z obliczeniem należności kolei w wysokości 100% normalnej taryfy handlowej.

Dowody przewozowe na przesyłki tej kategorji nie odróżniają się od takich dowodów na przesyłki wojskowe, za które w myśl P. S. 245 — 10 nie po-

biera się należności przewozowych, wobec czego o tem, czy dana przesyłka węgla przeznaczona jest na rację rozstrzyga deklaracja odbiorcy wojskowego.

Ewidencja węgla na racje płatne prowadzona ściśle przez Ministerstwo Spraw Wojskowych zapewnia kolei otrzymanie, przypadających jej w tym razie należności.

Po zadeklarowaniu przez odbiorcę, że przesyłka jest przeznaczona na racje płatne, należy zasadniczo żądać od niego przed wydaniem przesyłki uiszczenia wszystkich należności (według taryfy normalnej) w gotowiźnie i tylko w razie wykazania się odbiorcy z niemożności doraźnego wpłacenia tych należności kredytować je na rachunek Intendentury Okręgowej, w której granicach przesyłkę odebrano.

List przewozowy na przesyłkę, opłaconą w gotowiźnie wydaje się odbiorcy wraz z przesyłką, zaś list przewozowy z kredytowanemi należnościami kasa towarowa zatrzymuje i przedstawia Wydziałowi Kontroli Dochodów przy sprawozdaniu miesięcznem.

Do rachunku kredytowanych należności dołącza się list przewozowy z żądaniem od właściwej Intendentury Okręg. ich uregulowania w terminie 2-ch tygodni.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

23.

Nr. IV. 16677/11 z dnia 15 stycznia 1929 r. w sprawie ważności telegramów pociągowych.

W ostatnich czasach mnożą się wypadki z pociągami, wynikłe wskutek niestosowania się do przepisowego porządku zamawiania pociągów, niedokładnego podania telegramów pociągowych lub też nieuważnego ich odczytania.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom z uwagi na ważność telegramów pociągowych przy załatwianiu pociągów na zasadzie telegraficznego porozumienia się między stacjami przypomnieć właściwym organom wykonawczym, jak wielką odpowiedzialność niosą dyżurni ruchu i telegrafiści nadając i odbierając tego rodzaju telegramy, w których najmniejsze niedomówienie lub przeinaczenie cyfry albo wyrazu może pociągnąć za sobą nieobliczalne następstwa oraz uprzedzić ich, że za spowodowanie wypadku wskutek powyżej wymienionego karygodnego niedbalstwa — winni karani będą z całą surowością.

Jednocześnie Dyrekcje zarządzą aby organa kontrolne i nadzorcze podczas dokonywania kontroli stacyj zwracali uwagę na to, czy dzienniki telegramów pociągowych (książki zgłoszeń) są prowadzone w sposób przepisowy oraz sprawdzali na taśmie, czy telegramy pociągowe są nadawane zgodnie z istniejącemi przepisami, w razie zaś ujawnienia pod temi względami uchybień — pociągali winnych do surowej odpowiedzialności.

24.

Nr. IV. 16032/11 w sprawie przyjmowania pociągów na tory wyznaczone regulaminem stacyjnym.

Jedną z głównych przyczyn kilku poważnych wypadków zderzeń się ze sobą pociągów na stacji, było przyjęcie pierwszego z przybyłych pociągów nie na ten tor, na który, w myśl miejscowego regulaminu, pociąg ten miał stale wyznaczony wjazd, co wprowadziło następnie w błąd dyżurnego ruchu przy dysponowaniu jezdni na przyjęcie następnego pociągu.

Celem uniknięcia podobnych wypadków, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom zwrócić baczną uwagę aby stacje, poza wyjątkowemi wypadkami, nie odstępowały od zasady regulaminowego zajmowania torów przez pociągi.

W tych wyjątkowych wypadkach, gdy warunki miejscowe zmuszają dyżurnego ruchu do odstąpienia od wyznaczonego regulaminem porządku, powinien on:

a) uprzedzić zawczasu o zmianie normalnego wjazdu dla oczekiwanego pociągu właściwych pracowników na swej stacji, którzy obowiązani są podówczas zachować szczególną przezorność, oraz

b) zawiadomić najbliższą stację wsteczną danego kierunku, na której pociąg ostatnio się zatrzymuje, celem odnotowania w rozkazie ogólnym o zaszłej zmianie.

Celem unormowania sprawy przyjmowania pociągów na wyznaczone dla nich regulaminem stacyjnym tory — Ministerstwo Komunikacji poleca zobowiązać pod osobistą odpowiedzialnością organa wykonawcze do bezwzględnego stosowania się do powyższego zarządzenia, a organa kontrolne i nadzorcze do perjodycznego sprawdzania, czy zarządzenie to jest należycie przez stacje wykonywane.

25.

Nr. IV. 652/14 z dnia 18 stycznia 1929 r. w sprawie umowy K. B. E.

W uzupełnieniu pisma Ministerstwa Komunikacji Nr. IV. 551/14 z dnia 18 stycznia 1929 r., przy którem rozesłano Dyrekcjom egzemplarze drukowanej umowy, Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że urzędowym skrótem nazwy tej umowy, jest: „K. B. E.".

Na podstawie umowy K. B. E., w komunikacji bezprzeładunkowej pomiędzy P. K. P., a kolejami Z. S. R. R. ze zmianą zestawów kołowych, mogą być używane tylko niehamulcowe wagony 2-osiowe, typu zachodnio-europejskiego o ładowności 15 — 20 tonn, oznaczone białą literą „E" na czarnem tle, umieszczoną z obydwóch stron wagonu w prawym rogu, na ścianach bocznych (patrz § 2 K. B. E.).

Umowa powyższa obowiązuje od dnia 1 stycznia 1929 r.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

26.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1929 r. Nr. V. 4572/27 w sprawie częściowej zmiany i uzupełnienia Przepisów Sygnalizacji na kolejach polskich.

Zarządzam wprowadzenie następujących zmian i uzupełnień w Przepisach Sygnalizacji na kolejach polskich wydania 1925 roku.

Na str. 3-ej:

W punkcie 3, w wierszu drugim, po słowach: „przed odgałęzieniami" zamieścić słowa: „i splotami".

W wierszu trzecim po słowie: „kolejowych" skreślić literę „i" i zastąpić ją przecinkiem.

W wierszu czwartym po słowach: „w poziomie szyn" zamieścić słowa: „przed mostami zwodzonymi, a ponadto przed miejscami niebezpiecznemi, wymagającemi w ciągu dłuższego czasu zatrzymywania się pociągów".

W wierszu piątym skreślić cyfrę „100" i zastąpić ją cyfrą „50".

Na str. 7-ej:

Brzmienie punktu 11 zmienić jak następuje:

„Celem kontrolowania, gdy jest ciemno, jakie jest położenie ramion semaforu i czy latarnie na nim się świecą, stosuje się światła wsteczne.

Gdy semafor wskazuje sygnał 1, „stój", górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowo-białe*), a dolne względnie dolne latarnie na semaforze wieloramiennym — małe światła matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał 2 a, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a dolna względnie dolne latarnie na semaforze wieloramiennym — małe światła matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał 2 b, dwie górne latarnie pokazują wstecz dwa duże światła białe, dolna zaś latarnia na semaforze trzyramiennym — małe światło matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał 2 c, wszystkie latarnie pokazują wstecz duże światła białe.

Powyżej wskazane światła wsteczne należy stosować na semaforach wjazdowych obowiązkowo, na innych zaś semaforach w miarę potrzeby".

Po punkcie 11 dodać nowy w brzmieniu następującem:

„11 a. W razie kiedy semafory nie są widzialne z peronu i w zależności od innych warunków miejscowych, mogą być stosowane urządzenia wzrokowe lub słuchowe, wskazujące w pokoju dyżurnego ruchu, lub na peronie, położenie ramion semaforu".

U dołu strony w uwadze, oznaczonej odsyłaczem *) w wierszu drugim, skreślić słowa: „koloru mlecznego" i zastąpić je słowami: „jednostronnie powleczonem białą glazurą".

Na str. 9-ej:

W punkcie 13, w wierszu drugim skreślić słowa: „lub unieważnionych", a w wierszu trzecim po słowach: „do słupa" zamieścić nowe zdanie o brzmieniu następującem:

„Semafory unieważnione oznacza się przez ukośne umocowanie krzyża drewnianego na poziomo ustawionem ramieniu semaforu".

Na str. 17-ej:

W punkcie 6, treść ostatniego ustępu, poczynając od słów: „Odległości te mogą być...." i do końca ustępu, skreślić i zastąpić nowym ustępem o brzmieniu następującem:

„Odległości pomiędzy tarczą ostrzegawczą a semaforem mogą być w poszczególnych wypadkach, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, zmniejszone, jeżeli, wskutek warunków profilu toru, ciężar hamowany każdego kursującego tam pociągu wystarczy do zatrzymania go przed semaforem wjazdowym na projektowanej zmniejszonej odległości (drodze hamowania)".

Brzmienie punktu 8 zastąpić następującem brzmieniem: „Celem kontrolowania, w jakiem położeniu jest tarcza ostrzegawcza oraz czy latarnie na niej się świecą, pokazują one wstecz:

a) przy ustawieniu sygnału 3, górne — duże światło matowo-białe, dolne — małe światło matowo-białe;

b) przy ustawieniu sygnału 4, górne — duże światło białe, dolne — małe światło matowo-białe"

Na str. 27-ej:

U góry zamieścić następujące uwagi:

„Uwagi: I) Na semaforach i tarczach ostrzegawczych przed semaforami mogą być na poszczególnych linjach względnie odcinkach linji, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, stosowane dzienne sygnały świetlne (jednakowe we dnie i w nocy) takie, jak sygnały nocne podług Przepisów Sygnalizacji. W tym wypadku ramiona semaforu względnie okrągła żółta tarcza — są zbędne.

II) W poszczególnych wypadkach może byc stosowane na semaforach wjazdowych oraz tarczach ostrzegawczych przed semaforami — światło migawkowe".

Na str. 32-ej:

W końcu tekstu tytułu V dopisać słowo: „zwykłych". W wierszu drugim w wyrazie: „Sygnał 7 a₁" skreślić „₁" pozostaje brzmienie: „Sygnał 7 a".

W końcu wiersza trzeciego i szóstego w wyrazach: „Jazda pod ostrze" słowo „pod" zastąpić słowami: „na".

W końcu wiersza szóstego zamknąć nawias.

Ustęp o brzmieniu: „Przy podwójnych...... jazda pod ostrze" skreślić.

Na str. 33-ej:

W końcu tytułu § 5 dopisać słowo: „zwykłych".

W punkcie 1, w wierszu drugim, po słowach: „koloru mlecznego" zamieścić odsyłacz *), a w końcu tejże stronicy zamieścić uwagę do odsyłacza o brzmieniu następującem:

„*) Światło mleczne, jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem koloru mlecznego".

W punkcie 2 oznaczenia „$7\ a_1$, $7\ b$, $8\ a_1$, i $8\ b_1$" sprostować na: „7 a, 7 b, 7 c i 7 d".

Treść punktu 3 skreślić.

W punkcie 4, w wierszu drugim słowo: „pod" zastąpić słowem: „na", oznaczenie $8\ a_1$" sprostować na „7 c".

Numerację tego punktu zmienić na „3".

Na str. 34-ej:

Tekst i rysunek skreślić.

Na str. 38-ej:

Na początku tekstu, oznaczenie „8 a_1" sprostować na „7 c".

W wierszu drugim i piątym w wyrazach: „Jazda pod ostrze" słowo: „pod" zastąpić słowem: „na".

W wierszu trzecim skreślić słowo: „jednostronnych".

Na str. 40-ej:

Tekst i rysunek skreślić.

Na str. 42-ej:

Na początku tekstu oznaczenie „8 b_1" sprostować na „7 d".

W wierszu trzecim po słowach: „Przy rozjazdach łukowych" dopisać słowo: „jednostronnych".

Na str. 44-ej:

Na początku tekstu oznaczenie „8 b_2" zastąpić oznaczeniem: „7 e_1 i 7 e_2".

Nad lewym rysunkiem latarni napisać: „7 e_1", a nad prawym rysunkiem — „7 e_2".

Na doklejonej kartce, zanumerowanej stronicami 44 a i 44 b, pozostawiając stronicę 44 a czystą, zamieścić na str. 44 b — nowy ustęp o brzmieniu następującem:

V a. Latarnie na zwrotnicach angielskich.

Sygnał 8 a.



Jazda przygotowana na prosto z lewego toru przed zwrotnicą na prawy tor za zwrotnicą.

Sygnał 8 b.



Jazda przygotowana na prosto z prawego toru przed zwrotnicą na lewy tor za zwrotnicą.

Sygnał 8 c.



Jazda przygotowana w zboczenie z lewego toru przed zwrotnicą na lewy tor za wrotnicą.

Sygnał 8 d.



Jazda przygotowana w zboczenie z prawego toru przed zwrotnicą na prawy tor za zwrotnicą.

Na str. 45-ej:

Zamieścić nowy tekst o brzmieniu następującem:

§ 5 a. Latarnie na zwrotnicach angielskich.

1. Jako sygnałów na zwrotnicach angielskich używa się latarń typu Cauer'a oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowymi sygnałami we dnie i gdy jest ciemno.

2. Latarnie z sygnałami 8 a, 8 b, 8 c, 8 d ustawia się przy podwójnych rozjazdach angielskich, mianowicie jedną latarnię w środkowej części rozjazdu, z boku.

Przy podwójnych rozjazdach angielskich jazd z ostrza nie sygnalizuje się.

W razie ukazania się jeszcze części trzeciej strzały mlecznego koloru np.,



co dowodzi nieprzylegania iglicy (ostrza), jazda na zwrotnicę jest wzbroniona".

Na str. 46-ej:

W wierszu czwartym po słowach: „Kresa czarna" zamieścić słowo: „pozioma".

Na str. 61-ej:

W końcu punktu e) skreślić kropkę i uzupełnić go nowem zdaniem o brzmieniu następującem: „względnie do zmniejszenia rozmiarów katastrofy na skutek zmniejszenia prędkości pociągu".

Na str. 72-ej:

W końcu stronicy zamieścić uwagę o brzmieniu następującem:

Uwaga: Górne latarnie względnie tarcze mogą być umieszczone na wagonie przedostatnim, jeżeli widzialność ich nie będzie przez to zmniejszona.

Na str. 78-ej:

W tekście sygnału 17, w wierszu drugim rubryki: „Gdy jest ciemno", skreślić słowo: „niebieskiem" i zastąpić go słowem: „białem".

W tytule sygnału 18, w wierszu czwartym, skreślić słowo: „osobowych" i zastąpić go słowem: „wagonów".

Na str. 79-ej:

Punkt 1 uzupełnić na początku przed słowami: „parowozy wyjeżdżające" nowem zdaniem o brzmieniu następującem: „Na stacjach, na których niema parowozowów przetokowych" — dalej istniejący tekst z małej litery.

Na str. 96-ej:

W tekście do sygnału 29-go „Gdy jest ciemno", w wierszu drugim skreślić słowa: „trzymana w górze" i zastąpić je słowami: „zwróconem ku parowozowi".

Na str. 98-ej:

W tekście do sygnału 30, w wierszu drugim skreślić słowa: „lub trąbką".

W wierszu pierwszym tekstu: „we dnie" po słowach: „w koło" zamieścić słowa: „w płaszczyźnie prostopadłej do toru";

W wierszu pierwszym tekstu: „Gdy jest ciemno" zamieścić po słowach: „w koło" — słowo: „ręczną" oraz uzupełnić zdanie w wierszu trzecim, po skreśleniu kropki, nowem zdaniem o brzmieniu następującem:

„W płaszczyźnie prostopadłej do toru".

Na str. 103-ej:

W tekście do wskaźnika 3 a, w wierszu drugim po słowach „na słupie" zamieścić słowo: „dwuramiennego", zaś w wierszu szóstym skreślić słowa: „2 a, lub".

W tekście do wskaźnika 3 b, w wierszu siódmym skreślić słowa: „lub 2 b", zaś po słowach: „Wolna droga" zamieścić, po skreśleniu kropki, zdanie o brzmieniu następującem: „na semaforze jednoramiennym lub 2 b na semaforze dwuramiennym".

Na str. 104-ej:

Za ustępem drugim zamieścić nowy ustęp o brzmieniu następującem:

„Za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji na tej samej latarni można umieszczać oznaczenia kierunku odjeżdżających pociągów, widoczne tylko wówczas, gdy odnośny semafor wyjazdowy wskazuje „Wolna droga".

Na str. 105-ej:

Brzmienie ustępu pierwszego do wskaźnika 5 zmienić jak następuje:

„Czworokątna latarnia względnie tarcza, z białym prostym krzyżem na czarnem tle".

W ustępie drugim treści do wskaźnika 5, po słowach: „mają pociągi" zamieścić słowa: „względnie niektóre pociągi oznaczone na wskaźniku, naprzykład osobowe względnie towarowe".

Za ustępem drugim treści do wskaźnika 5 zamieścić uwagę o brzmieniu następującem:

Uwaga: Wskaźniki 3 c i 5, należące do jednego toru, mogą być umieszczone na wspólnej latarni".

Na str. 106-ej:

Za ustępem treści do wskaźnika 6, zamieścić nowy ustęp o brzmieniu następującem:

„Stosuje się (bez względu na tarcze przetokowe) na tych stacjach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone".

Na str. 107-ej:

W ustępie drugim, w wierszu szóstym tekstu do wskaźnika 9, po słowie „pociąg" zamieścić słowa: „względnie tabor przetaczany".

Na str. 108-ej:

W ustępie pierwszym, w wierszu pierwszym tekstu do wskaźnika 10, po słowie: „Tablica" zamieścić słowa: „względnie latarnia, a po słowie: „biała" zamieścić słowa: „względnie mleczno - biała".

W ustępie drugim tegoż tekstu, w wierszu drugim po słowie: „pociąg" zamieścić słowa: „względnie tabor przetaczany".

Za ustępem drugim tegoż tekstu zamieścić nowy ustęp o brzmieniu następującem:

„Stosuje się łącznie ze wskaźnikiem 9 na linjach trzeciorzędnych i bocznicach, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji. Również za każdorazowem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, może być stosowany przed przecięciem bocznicy z koleją wąskotorową lub linją tramwajową".

W ustępie drugim, w wierszu pierwszym tekstu do wskaźnika 11, skreślić słowa: „od latarni z napisem" i umieścić za tym ustępem nowy ustęp o brzmieniu następującem:

„Wskaźnik ten stawia się, celem oznaczenia takich miejsc na szlaku, które stale wymagają zmniejszenia prędkości wszystkich pociągów, jak to: spadek większy od największego, przyjętego przy projektowaniu linji kolejowej, promień łuku mniejszy od najmniejszego, przyjętego przy projektowaniu linji kolejowej, most o słabej konstrukcji i t. p.

Wskaźnik 11 stawia się na takiej odległości przed miejscem, po którem należy jechać ze zmniejszoną prędkością, ażeby każdy kursujący tam pociąg miał możność zmniejszyć na tej odległości prędkość do normy uwidocznionej na wskaźniku".

Na str. 115-ej:

Cały § 101 skreślić.

Na str. 123-ej:

W tekście punktu 1, w wierszu siódmym, oznaczenia 7 a_1, 7 b, 8 a_1, i 8 b_1 sprostować na: 7 a, 7 b, 7 c i 7 d.

W wierszu ósmym skreślić oznaczenia 7a_1, 7a_2 i wpisać „8a, 8b, 8c i 8d.

Wiersz dziewiąty z tekstem w nawiasach skreślić i napisać „(patrz str. 45)".

W ustępie drugim, w wierszu dziesiątym i w ustępie trzecim, w wierszu szóstym, w oznaczeniach „7a_1" skreślić: „$_1$".

W ustępie trzecim, w wierszu siódmym oznaczenia „8a_1, lub 8a_2" i „8b_1" skreślić i napisać: „7c lub 8c_1 i 7d", słowo „pod" zastąpić słowem „na".

W tekście punktu 2 oznaczenie $8a_1$ skreślić i napisać: „7c".

Na str. 124-ej:

Dodać nowy tekst o brzmieniu następującem:
„Sygnały $8a_1$, $8b_1$, $8c_1$ i $8d_1$:
Zwrotnice rozjazdu angielskiego podwójnego nastawione w prostym kierunku, przecinającym kierunek główny ($8a_1$, $8b_1$), lub nastawione w kierunku zbocznym ($8c_1$, $8d_1$). Jazda na ostrze.

Sygnał $8a_1$, $8b_1$.



Czarny krzyż ukośny na tle białem.

Sygnał $8c_1$.



Ostrze strzały czarne w białem polu, zwrócone w kierunku zboczenia z lewogo toru przed zwrotnicą na lewy tor za zwrotnicą.

Na doklejonej kartce, zanumerowanej stronicami 124a i 124b zamieścić na str. 124a tekst o brzmieniu jak na str. 125, zmieniając „$8b_1$" na „7d". Zamieszczony na str. 125 tekst — skreślić.

Na str. 124b zamieścić nowy ustęp o brzmieniu następującem:

Sygnał $8d_1$.



Ostrze strzały czarne w białem polu, zwrócone w kierunku zboczenia z prawego toru przed zwrotnicą na prawy tor za zwrotnicą.

Odnośnie sygnałów 24, 25 i 26 będzie wydane oddzielne rozporządzenie.

Celem ułatwienia uzupełnienia przepisów sygnalizacji przez poszczególnych pracowników je posiadających, każda Dyrekcja otrzyma od Ministerstwa Komunikacji potrzebną ilość wklejek i roześle je, przy odpowiedniem zarządzeniu, odnośnym pracownikom.

Rozporządzenie niniejsze dotyczy tylko zmian w Przepisach Sygnalizacji na kolejach polskich i nie jest zarządzeniem o wprowadzeniu tych przepisów w życie.

Do czasu wydania nowych zarządzeń obowiązują nadal:

1) rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji Nr. V-5266/26 z dnia 14 lipca 1926 r., zamieszczone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 8 z dnia 22/VII. 1926 roku.

2) rozporządzenie z dnia 18 marca 1927 roku Nr. IV-16049/11, zamieszczone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 3 z dnia 25/VI. 1927 r.

27.

Zezwolenie na studja wąskotorowych kolei użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 7 lutego 1929 r. Nr. V. 348/16b-29 udzielił na mocy art. 2 ustawy z dnia 14.X. 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (D. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30/IX. 1922 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (Dz. U. Nr. 92, poz. 854) inżynierowi Naftalemu Landau, zamieszkałemu we Lwowie przy placu Marjackim 7 i działającemu z ramienia i na rzecz Zarządu Dóbr i Lasów Zatwarnica i Hulskie, zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych wąskotorowych kolei użytku publicznego: 1) od Uherzec do Zatwarnicy długości ok. 55 km, 2) od Ustjanowej do folwarku na Horbi długości ok. 15 km, 3) od Ustrzyków Dolnych do Hulskie długości ok. 41 km i 4) od Procisny do Stuposian długości ok. 5 km celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej inżynierowi N. Landau, w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowane linje kolejowe długości około 116 kilometrów przechodzić będą przez województwo lwowskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do dnia 7 sierpnia 1929 roku.

Termin, do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Zarządowi Dóbr i Lasów Zatwarnica i Hulskie koncesji na budowę i eksploatację kolei wymienionych wyżej na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 7 lutego 1930 roku.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 7 maja 1929 roku.

28.

Zezwolenie na studja wąskotorowych kolei użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 7 lutego 1929 r. Nr. V. 14023/16b-28 udzielił na mocy art. 2 ustawy z dnia 14.X. 21 r o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (D. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30.IX. 22 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (D. U. Nr. 92, poz. 854) inżynierowi Komunikacji Zygmuntowi Stasiewiczowi, zamieszkałemu w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej Nr. 137 i działającemu z ramienia i na rzecz

Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych wąskotorowych kolei użytku publicznego od Góry Kalwarji do Czerska długości ok. 4 km oraz od Jabłonny do Gucina długości ok. 3 km celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej inżynierowi Stasiewiczowi w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowane linje kolejowe ogólnej długości około 7 kilometrów przechodzić będą przez województwo warszawskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do dnia 7 sierpnia 1929 roku.

Termin, do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Towarzystwu Akcyjnemu Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych koncesji na budowę i eksploatację wyżej wymienionych kolei wąskotorowych na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 7 lutego 1930 roku.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 7 maja 1929 roku.

SPRAWY ZASOBOWE.

29.

Nr. VI 8209/23/28 z dnia 20/X. 1928 r. w sprawie normalizacji drzewa do robót w warsztatach mechanicznych.

Po rozpatrzeniu wniosków Dyrekcyj odnośnie rozmiarów drzewa tartego dla robót w warsztatach mechanicznych, Ministerstwo ustanawia podane w załączonej tablicy normalne dla drzewa warsztatowego sosnowego, dębowego, olszowego, bukowego i grabowego.

Pleca się zamawiać w przyszłości tarcicę warsztatową z tych drzew według wskazanych rozmiarów. W wypadkach żądania innych rozmiarów należy każdorazowo zbadać celowość zakupu i ograniczać się zakupom ilości ściśle niezbędnej dla danej roboty.

W razach odczuwania potrzeby uzupełnienia tablicy należy wniosek uzasadnić wskazaniem, do czego proponowany rozmiar jest potrzebny, czemu nie może być zastąpiony jednym z przewidzianych i jaki rozchód roczny się przewiduje.

Co do drzewa jodłowego i świerkowego, to, wobec tego, że dotychczasowe opinje Dyrekcyj odnośnie stosowania tych gatunków drzew są zbyt ogólnikowe a nawet częstokroć rozbieżne, Ministerstwo nie wymienia ich w tablicy, uważa jednak, iż tam, gdzie są one stosowane wzamian sosny, powinny być zakupywane o rozmiarach dla sosny przewidzianych.

Co do innych gatunków drzew, jak orzech, mahoń, jesion i t. p. nie wskazanych w tablicy, Ministerstwo poleca nie tworzyć ich zapasów i stosować je tylko w razach koniecznej potrzeby.

Normalne wymiary drzewa tartego sosnowego, dębowego, olszowego, bukowego i grabowego do robót w warsztatach mechanicznych.

Rodzaj materału drzewnego	grubość w m/m	szerokość w c/m	długość w mtr.
Deski sosnowe obrzynane	25	18 i 24	6
	30	15, 18, 25	6
	35	25	5
	40	16, 18, 23, 25	6
	45	23	6
Brusy, bale, dyle sosnowe obrzynane	50	20, 23 i 30	3 lub 6 do 10
	65	23	3 do 6
	80	20 — 30	3 — 7
	100	20 — 30	3 — 7
Deski sosnowe stolarskie nieobrzynane	25	20 i wyżej	3 — 6
	30	"	3 — 6
	45	23 "	
Brusy, bale, deski, dyle dębowe nieobrzynane	25	20 i wyżej	3 i wyżej
	40	"	"
	50	"	"
	60	20, 23 i wyżej	"
	80	23 i wyżej	"
	90	"	"
	100	25 i wyżej	"
	110	30 i wyżej	6 i wyżej
	125	"	"
	130	"	"
	140	"	"
	160	"	"
Deski, brusy i dyle olszowe nieobrzynane	25	15 i wyżej	3 i wyżej
	30	"	"
	40	25 "	"
	50	20 "	"
	80	23 "	"
Deski, brusy i dyle bukowe nieobrzynane	25	18 i wyżej	3 i wyżej
	40	"	"
	50	"	"
	80	23 "	"
Brusy i dyle grabowe nieobrzynane	65	18 i wyżej	1, 5 i wyżej
	75	20 "	2 i wyżej
Okrąglaki grabowe	średnicy od 5 do 10 m/m		0,5 i wyżej
Dychta klejowa	3	w arkuszach	
	4		
	6		

30.

Nr. VI/2447/23/29 11/II 1929 r., w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych, na dostawę konopi czesanych.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. poniżej podane warunki techniczne na dostawę konopi czesanych.

Warunki techniczne na dostawę konopi czesanych dla P. K. P.

Cechy zewnętrzne.

Konopie powinno być czyste, gładkie, giętkie, miękkie, dobrze wyczesane, o długich i mocnych włóknach, bez paździerzy, pakuł, łusek i t. p. zanieczyszczeń, dojrzałe i zdrowe, dobrze wysuszone, zawierać najwyżej 12% wody i ściśle odpowiadać zatwierdzonemu wzorowi; — niedopuszczalne są konopie zielone, przestałe, zleżałe, przepalone i z zapachem pleśni, stęchlizny lub spalenizny.

Badanie próbne.

Z dostarczonej partji konopi wybiera się na próbę z różnych warstw około 1 kg.

Po porównaniu próby z zatwierdzonym wzorem należy zbadać czy próba ta odpowiada wszystkim powyższym warunkom; konopie nie odpowiadające powyższym warunkom odrzuca się.

Badanie powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wyniki próbnego badania, na podstawie którego konopie zostało odrzucone, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórne badanie, z podwójnej już ilości konopi, przyczem w razie ujemnych wyników badań chociażby jednej z tych prób, cała partja konopi zostaje odrzucona, dostawca zaś nie ma prawa do jakiegokolwiek odszkodowania.

Cecha P. K. P. Ser. Z. Nr. 206.

SPRAWY SANITARNE.

31.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 stycznia 1929 r. Nr. S. 576/28 w sprawie zmiany rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 18.XII. 1924, Nr. I. 18666/24 o państwowej pomocy lekarskiej dla urzędników i państwowych funkcjonarjuszów niższych w służbie, podlegającej Ministrowi Kolei, ich rodzin, emerytów, oraz etatowych pracowników kolei państwowych.

Po uzgodnieniu z Ministerstwem Skarbu uchylam ograniczenia pomocy lekarskiej dla pracowników nieetatowych Dyrekcyj Kolei Państwowych w Warszawie, Radomiu i Wilnie, zawarte w ustępie pierwszym, punktu III, § 1 ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Kolei Nr. 16 z 1924 r., poz. 64 rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 18.XII. 1924 r., Nr. I. 18666 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26.XI. 1924 (Dz. U. R. P. Nr. 104, poz. 947)) o państwowej pomocy lekarskiej dla urzędników państwowych, funkcjonarjuszów niższych w służbie, podlegającej Ministrowi Kolei, ich rodzin, emerytów, oraz etatowych pracowników kolei państwowych.

Wobec powyższego, należy w ustępie pierwszym punktu III do § 1 powyższego rozporządzenia Ministra Kolei w zdaniu drugiem, zaczynającem się od słów: „Pracownicy nieetatowi tych trzech Dyrekcyj...."' skreślić słowa: „z wyjątkiem postanowień § 2, pp. 4 i 5, §§ 10, 11 i 12, oraz § 9 powyższego rozporządzenia Rady Ministrów." W związku z tem należy skreślić zdanie ostatnie tego ustępu: „Terminy leczenia szpitalnego stosować się będą na razie do dotychczasowych przepisów".

Koniec ustępu pierwszego punktu III, § 1 otrzyma zatem następujące brzmienie:

„Pracownicy nieetatowi tych trzech Dyrekcyj, do czasu ustawowego uregulowania tej sprawy, korzystać będą z pomocy lekarskiej według niniejszego rozporządzenia, z tem, że prawo do leczenia szpitalnego kończy się z rozwiązaniem stosunku służbowego".

ZAWIADOMIENIA:

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Mianowanie:

Kołkowska Janina, — urzędnikiem prowizorycznym Ministerstwa Komunikacji w X stopniu służbowym urzędników państwowych.

Nr. Pr. 11738/28.

Przeniesienie w stan spoczynku.

Inż. Barwicz Karol, — Prezes Dyrekcji Kolei Państwowyhc w Krakowie, — z dniem 31 grudnia 1928 r

Nr. Pr. 9029/28.

Serkuczewski Jan, — pomocnik referenta Ministerstwa Komunikacji, — z dniem 28 lutego 1929 r.

Nr. Pr. 11395/28.

Zmarł.

Koskowski Stanisław, — asesor P. K. P. w dniu 3 lutego 1929 r.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Inż. Skwarczewski Aleksander, — Kontroler Eksploatacyjny Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, — Naczelnikiem Oddziału Eksploatacyjnego w Brześciu w okręgu tejże Dyrekcji.

Nr. I. 19017/28.

Schöngut Samuel, Kontroler Wydziałowy w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, — Starszym Kontrolerem Wydziałowym w tym samym Wydziale.

Nr. I. 19258/28.

Inż. Chojecki Piotr, Naczelnik III Oddziału Mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, — Naczelnikiem Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Nr. I. 18099/1-G/28.

Mgr. Gablankowski Jan, Referendarz Kolei Państwowych w Krakowie, Kierownikiem Działu Gruntowego i Wywłaszczeń w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 1/24621/1/28.

Mgr. Holski Marjan, Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Kierownikiem Działu Osobowego w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.

Nr. I/23015/1-G/28.

Zwolnienia ze stanowiska:

Inż. Nacher Karol, — ze stanowiska Naczelnika Parowozowni I klasy we Lwowie, — na własną prośbę.

Nr. I/23632/28.

Rzonca Stanisław, — ze stanowiska Naczelnika Głównego Magazynu Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie, — z równoczesną zmianą tytułu służbowego na „Starszy Referendarz K. P." — ze względów służbowych.

KONKURSY:

na stanowisko Naczelnika Parowozowni I klasy we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończenie studja politechniczne (dział budowy maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie mechanicznej.

Termin składania podań: do dn. 20 marca 1929 r.

Nr. I/23632/28.

na stanowisko Naczelnika Głównego Magazynu Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja średnie, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie zasobowej.

Termin składania podań: do dn. 20 marca 1929 r.

Nr. I. 21929/1-G/28.

---

na stanowisko Kierownika działu Ogólnego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia oraz odpowiednia praktyka w tej dziedzinie służby.

Termin składania podań: do dn. 20 marca 1929 r.

Nr. I. 235/1-D/29.

---

na stanowisko Kierownika Działu Ogólno - Gospodarczego w Wydziale Rachunkowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w służbie rachunkowej.

Termin składania podań: do dn. 20 marca 1929 r.

Nr. I. 23349/1-F/28.

Skład Izby Dyscyplinarnej Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie na r. 1929.

W myśl § 4 Regulaminu dla Izb Dyscyplinarnych oraz § 104 pkt. 1 i 2 ordynacji służbowej obowiązującej w Małopolsce dla pracowników kolejowych zostali mianowani:

Przewodniczący:

Stankiewicz Otillo, Naczelnik Wydziału,

Członkowie Izby Dyscyplinarnej upoważnieni są do zastępowania Przewodniczącego:

Dr. Krzyształowicz Wincenty, Naczelnik Wydziału,
Dr. Praschill Juljan " "
Dr. Świgost Michał " "

Członkowie wotanci:

Błoch Stanisław, kierownik działu,
Dr. Chojnacki Józef, kierownik działu,
Mgr. Dymek Stanisław, referendarz,
Mgr. Jaglarz Kazimierz, kierownik działu,
Jaugustyn Kazimierz, st. asesor,
Inż. Kopyciński Aleksander, kierownik działu,
Pietrzykowski Tadeusz, starszy technik,

Inż. Lewicki Włodzimierz, kierownik działu,
Dr. Müller Alfred, referendarz,
Schieberl Franciszek, st. asesor,
Mgr. Sroka Franciszek, kierownik działu,
Dr. Szklarzewicz Władysław, referendarz,
Turek Zdzisław, st. asesor,
Żwirski Władysław, kierownik działu.

Grupy członków wylosowanych po myśli §§ 104 i 105 ord. służbowej oraz § 3 Regulaminu dla Izb Dyscyplinarnych i z uwzględnieniem postanowień ustawy z dnia 3 października 1923 r. Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924.

GRUPA I.

Pracownicy z działu służby pociągowej:

1. Batheld Jan, kond. I kl.,
2. Cekiera Józef, kier. poc. II kl.,
3. Chmura Wojciech, kond. II kl.,
4. Dzieża Wojciech, hamulcowy,
5. Gąsior Karol, kier. poc. II kl.,
6. Jonak Kazimierz, kond. II kl.,
7. Krawczyk Stanisław, kond. II kl.,
8. Natanek Wincenty, hamulcowy,
9. Pasternak Antoni, kier. poc. II kl.,
10. Paździer Jan, kier. poc. II kl.,
11. Polak Stefan, hamulcowy,
12. Szeląg Franciszek, kond. II kl.,
13. Szewczuk Jan, kond. II kl.,
14. Strózik Wojciech, kond. I kl.,
15. Szczerbowski Wiktor, hamulcowy,
16. Szydłowski Ludwik, kond. II kl.,
17. Wasus Jan, hamulcowy,
18. Zapalski Stanisław, hamulcowy.

GRUPA II.

Pracownicy z działu służby ruchu:

1. Bąk Paweł, asesor.,
2. Borowiejski Adam, adjunkt,
3. Chwalibóg Andrzej, st. magazynier,
4. Drelicharz Jakób, st. ustawiacz,
5. Hytros Teodor, przetokowy,
6. Jaglarz Karol, przetokowy,
7. Jarzyna Wojciech, adjunkt,
8. Kochański Władysław, st. asesor,
9. Krupa Józef, st. ustawiacz,
10. Pollak Ernest, st. asystent,
11. Popiela Franciszek, adjunkt,
12. Rożkowicz Wojciech, st. stacyjny,
13. Ślusarek Stanisław, przetokowy,
14. Szklarski Andrzej, st. przetokowy,
15. Weber Władysław, st. asesor,
16. Witkowski Antoni, st. strażnik,
17. Wyzga Jan, st. zwrotniczy,
18. Zegartowski Stanisław, magazynowy.

GRUPA III.

Pracownicy z działu służby budowy i konserwacji:

1. Inż. Abramowicz Abracham, referendarz,
2. Borowski Kazimierz, st. asystent,
3. Inż. Dalewski Emil, kier. działu,
4. Gaszczyk Emilja, st. asystent,
5. Janowski Antoni, st. asystent,
6. Inż. Katz Oskar, kierownik działu,
7. Kawalla Ryszard, asesor,
8. Klasa Józef, st. woźny,
9. Kwiatkowski Władysław, st. asesor,
10. Magdziński Kazimierz, st. asesor,
11. Mustyanowicz Franciszka, st. asystent,
12. Rawczyński Józef, adjunkt,
13. Rogoziński Mikołaj, st. technik,
14. Rosthal Benjamin, zast. nacz. S. U. K.,
15. Spytkowski Rudolf, mont. sygn,
16. Tatina Jan, technik,
17. Tellek Władysław, st. asesor,
18. Inż. Wildfeuer Maurycy, referendarz.

GRUPA IV.

Pracownicy z działu służby parowozowej i warsztatowej:

1. Inż. Fürgang Mojżesz, st. referendarz
2. Inż. Grabczak Andrzej, kierownik działu,
3. Gąsiorowski Leon, prow. zawiad. sekcji warsztatowej,
4. Jagła Jan, pom. masz. II kl.,
5. Kapusta Franciszek, palacz,
6. Kotarba Stanisław, masz. I kl.,
7. Kulawiak Józef, pom. masz. II kl.,
8. Orządała Izydor, podmajstrzy,
9. Pietrzykowski Tadeusz, st. technik,
10. Przendzik Józef, masz. II kl.,
11. Ruppert Gustaw, pom. masz. II kl.,
12. Skoczyński Kazimierz, masz. II kl.,
13. Tomasik Jan, st. majster,
14. Tryhubczak Zofja, asystent,
15. Urbanek Aleksander, st. asesor,
16. Wilkus Józef, adjunkt,
17. Wojcik Józef, pom. masz. II kl.,
18. Zemanek Leonard, instruktor.

GRUPA V.

Pracownicy z pozostałych działów służby:

1. Borski Franciszek, st. asystent,
2. Figwer Franciszek, st. woźny,
3. Gettwald Wandalin, adjunkt,
4. Hintzinger Marjan, st. asesor,
5. Kania Andrzej, asesor,
6. Kasiewicz Tadeusz, st. asesor,
7. Menchik Jan, asesor,
8. Olinkiewicz Jakób, st. asesor,
9. Mgr. Oplustil Rudolf, kierownik działu,
10. Ormicki Fryderyk, kierownik działu,
11. Piękos Andrzej, adjunkt,
12. Romański Władysław, st. technik,
13. Inż. Rosenstok Emil, kierownik działu,
14. Mgr. Solecki Leon, kierownik działu,
15. Mgr. Świderski Mieczysław, st. kontroler wydz.
16. Tukatsch Józef, st. asesor,
17. Święch Wincenty, st. asesor,
18. Wójcik Józef, asesor.

Skład Izby Dyscyplinarnej
Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie na r. 1929.

W myśl § 104 p. 1 i 2 obowiązującej w Małopolsce ordynacji służbowej dla pracowników kolejowych zostali zamianowani:

Przewodniczący.

Swaton Zugmunt, Wiceprezes Dyrekcji kolei państwowych.

Członkowie upoważnieni do zastępstwa przewodniczącego.

Dr. Kłodnicki Stanisław, Naczelnik Wydziału osobowego,
Dr. Świgost Stanisław, Naczelnik Wydziału handlowo-taryfowego,
Mgr. Górski Józef, Naczelnik Wydziału prawnego,
Mgr. Płaneta Jan, Zastępca Naczelnika Wydziału osobowego p. o. Naczelnika biura Zarządów małopolskich kolei lokalnych.

Członkowie proponowani do zamianowania.

Piasecki Ludwik, Naczelnik Wydziału rachunkowego,
Inż. Swoboda Michał, kierownik działu, Wydział drogowy,
Mgr. Cramer Feliks, starszy referendarz, kontroler eksploatacyjny.

Wydział eksploatacyjny.

Czapor Antoni, kierownik działu, Wydział osobowy,
Inż. Bohosiewicz Andrzej, kierownik działu, Wydział mechaniczny,
Inż. Mańkowski Juljusz, kierownik działu, Wydział drogowy,
Skałowski, Władysław, kierownik działu, Wydział Zasobów
Wójcik Bronisław, kierownik działu, Wydział Kontroli dochodów,
Kapłański Bronisław, referendarz p. o. kierownika działu, Wydział eksploatacyjny,
Mgr. Kołodziej Wiktor, referendarz, Wydział prawny.

Wylosowani zostali:

GRUPA I.

Pracownicy z działu służby pociągowej:

1. Warcaba Michał, kierownik pociągu II kl.,
2. Zgórkiewicz Ludwik, kierownik pociągu I kl.,
3. Siuszka Andrzej, kierownik pociągu II kl.,
4. Bilecki Teodor, kierownik pociągu II kl.,
5. Pleszowski Jan, kierownik pociągu I kl.,
6. Dąbrowski Jan, kierownik pociągu II kl.,
7. Saworyn Antoni, kierownik pociągu II kl.,
8. Ptaszyński Karol, kierownik pociągu II kl.,
9. Łoziński Hieronim, kierownik pociągu II kl.,
10. Gerlach Józef, hamulcowy,
11. Śliwa Michał, kancelista I. kl. p. o. konduktora,
12. Komorowski Bazyli, hamulcowy,
13. Kopaczyński Emil, hamulcowy,
14. Mortyn Mikołaj, kondukotr II kl.,
15. Masztelarz Michał, konduktor II kl.,
16. Biskup Antoni, konduktor II kl.,
17. Wielgosz Stanisław, konduktor II kl.,
18. Maszczak Antoni, hamulcowy.

GRUPA II.

Pracownicy z działu służby ruchu:

1. Huczyński Antoni, asesor,
2. Kossowski Eugenjusz, adjunkt,
3. Krechowski Wojciech, kontroler eksploatacyjny,
4. Drewnicki Jan, adjunkt,
5. Kreutzer Maurycy, adjunkt,
6. Lachowicz Juljan, asesor,
7. Rępała Tadeusz, starszy asystent,
8. Tkaczyk Michał, starszy asystent,
9. Becker Marjan, starsza asystentka,
10. Piątkowski Stefan, starszy asystent,
11. Biliński Stanisław, starszy kancelista,
12. Hegedüs Stanisław, podmajstrzy,
13. Wolański Jan, starszy zwrotniczy,
14. Daniluk Olga, asystentka,
15. Karaś Jan, starszy strażnik kolejowy,
16. Rytwiński Stanisław, starszy przetokowy,
17. Rzeszotnik Mateusz, ustawiacz,
18. Kolasa Stanisława, asystentka.

GRUPA III.

Pracownicy z działu służby budowy i konserwacji:

1. Lorenz Józef, starszy zawiadowca odcinka sygnałowego,
2. Sagański Józef, adjunkt,
3. Balcar Alfons, technik,
4. Wojtasiewicz Tadeusz, asesor,
5. Męsowicz Michał, zawiadowca odcinka sygnałowego I kl.,
6. Knobloch Klemens, zawiadowca odcinka sygnałowego II kl.,
7. Sieniutowicz Jan, rządca gmachu,
8. Mitis Eugenjusz, monter sygnalizacji I kl.,
9. Gall Antoni, starszy monter sygnalizacji,
10. Gdula Leon, ślusarz mostowy,
11. Baran Jan, monter sygnalizacji I kl.,
12. Dąbrowski Włodzimierz, ślusarz mostowy,
13. Krawczyszyn Józef, starszy magazynowy,
14. Winczura Józef, starszy magazynowy,
15. Swoboda Władysław, starszy woźny,
16. Śmidowicz Janina, asystentka,
17. Wischnowitz Henryk, asystent,
18. Bąk Jan, starszy torowy.

GRUPA IV.

Pracownicy z działu służby parowozowej i warsztatowej:

1. Tarnawski Michał, zawiadowca sekcji warsztatu II kl.,
2. Kowalski Karol, pomocnik zawiadowcy sekcji warsztatu,
3. Majer Michał, pom. zawiad. sekcji warsztatu,

4. Mark Ferdynand, zawiadowca sekcji warsztatu II kl.,
5. Sokołowski Józef, adjunkt,
6. Schneider August, werkmistrz I kl.,
7. Steiner Antoni, rewident wagonów I kl.,
8. Hrynek Jan, majster,
9. Siemaszkiewicz Władysław, starszy majster,
10. Szczepaniak Michał, majster,
11. Kozłowski Stanisław, maszynista II kl.,
12. Wagner Bronisław, majster,
13. Wieliczko Joachim, podmajstrzy,
14. Średniawa Wojciech, starszy woźny,
15. Rogalski Stanisław, podmajstrzy,
16. Maciopa Józef, palacz parowozowy I kl.,
17. Mączka Józef, starszy palacz parowozowni,
18. Choroszy Józef, zwrotniczy II kl.

GRUPA V.

Pracownicy z pozostałych działów służby:

Inż. Sternhell Izrael Izydor, starszy referendarz,
2. Kwiatkowski Władysław, starszy asesor,
3. Kamiński Franciszek, starszy asesor,
4. Herbst August, asesor,
5. Mgr. Geyer Stanisław, referendarz,
6. Krajewski Ludwik, asesor,
7. Schlindler Marja, starsza kancelistka,
8. Kleinwächter Helena, starsza kancelistka,
9. Krämer Ignacy, starszy asystent,
10. Kamińska Elżbieta, starsza asystentka,
11. Chmura Julja, starsza asystentka,
12. Jazowiecki Michał, starszy magazynier zasobów,
13. Mayerburg Franciszek, magazynier,
14. Wróblewski Jan, starszy magazynier,
15. Dziuk Antoni, starszy woźny,
16. Sydor Zacharjusz, starszy woźny,
17. Sienicki Piotr, magazynier,
18. Okin Schie magazynier.

Skład Izby Dyscyplinarnej Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie na rok 1929.

W myśl § 104 p. 1 i 2, obowiązującej w Małopolsce ordynacji służbowej dla pracowników kolejowych zostali zamianowani:

Przewodniczący:

Dr. Grauer Jakób, Wiceprezes D. K. P.

Członek upoważniony do zastępstwa przewodniczącego:

Radzięda Jan, Naczelnik Wydziału.

Członkowie:

Specht Ferdynand, starszy referendarz k. p.,
Kamiński Adolf, kierowni kdziału,
Inż. Seremet Józef, kierownik działu,
Ziszka Kazimierz, kierownik działu,
Kusiba Tadeusz, kierownik działu,
Ancuta Marcin,i kerownik działu,
Krembuszewski Leopold, kierownik działu,
Inż. Mahler Juljusz, kierownik działu,
Koczerski Mieczysław, asesor,
Tatara Władysław, asesor.

W myśl §§ 104 ust. 3 i 105 ord. służb., oraz § 3 regul. dla Izb Dyscyplinarnych i rozporządzenia M. K. z dnia 26 listopada 1925 r. Nr. I/16549/25 wylosowano dla pojedyńczych grup Izby Dyscyplinarnej następujących członków:

GRUPA I.

1. Ogonowski Mikołaj, kierownik pociągu II kl.,
2. Czyż Ignacy, kierownik pociągu II kl.,
3. Obierek Jan, kierownik pociągu II kl.,
4. Geruszyński Jan, kierownik pociągu I kl.,
5. Kierniakiewicz Michał, kierownik pociągu I kl.,
6. Krzak Michał, kierownik pocągu I kl.,
7. Bagan Łukasz, kierownik pociągu I kl.,
8. Litwinko Aleksander, kierownik pociągu II kl.,
9. Fidkowski Franciszek, konduktor II kl.,
10. Heksel Edmund, konduktor II kl.,
11. Kusznierz Franciszek, konduktor I kl.,
12. Dziurzyński Leopold, konduktor I kl.,
13. Adamowski Antoni, konduktor II kl.,
14. Jacyków Bazyli, hamulcowy,
15. Dąbrowski Józef, hamulcowy,
16. Banat Jan, hamulcowy,
17. Bulanowski Ferdynand, konduktor II kl.,
18. Koropacki Rudolf, konduktor II kl.

GRUPA II.

1. Dobrzański Władysław, starszy asesor,
2. Cieśluk Juljan, asesor,
3. Kochański Piotr, asesor,
4. Hollender Stanisław, asesor,
5. Krzywiński Józef, adjunkt,
6. Kikiewicz Wacław, asesor,
7. Sokołowski Wojciech, starszy magazynier,
8. Jagielski Roman, starszy asystent,
9. Littmann Hermann, starszy magazynier,
10. Matusów Michał, starszy ustawiacz,
11. Smenda Jan, starszy asystent,
12. Lewandowski Kazimierz, starszy asystent,
13. Horak Wacław, starszy stacyjny,
14. Kajetański Grzegorz, magazynowy,
15. Haczkiewicz Jakób, zwrotniczy I kl.,
16. Atamaniuk Piotr, starszy stacyjny,
17. Makarewicz Franciszek, zwrotniczy II kl.,
18. Wywiórski Walenty, starszy przetokowy.

GRUPA III.

1. Inż. Biliński Jarosław, referendarz K. P.,
2. Inż. Dziekoński Włodzimierz, Naczelnik Sekcji U. K.,
3. Lisiewicz Michał, asesor,
4. Gonek Tadeusz, st. asesor,
5. Inż. Wein Klemens, radca k. p. kierownik działu,
6. Inż. Lammensdorf Stefan, referendarz K. P.,
7. Wanke Leopold, zawiadowca odcinka sygnałowego I kl.,

8. Bednarczuk Jan, zawiadowca odcinka sygnałowego II kl.,
9. Łaszkiewicz Józef, zawiadowca odcinka sygnałowego I kl.,
10. Bodnarczuk Józef, werkmistrz I kl.,
11. Łaski Michał, monter sygnalizacji I kl.,
12. Leszczyński Józef, starszy magazynier zasobów,
13. Ludwiński Juljan, podmajstrzy,
14. Blumenfeld Józef, podmajstrzy,
15. Wełykanowicz Michał, starszy torowy,
16. Mazurkiewicz Józef, podmajstrzy,
17. Bisaga Franciszek, starszy woźny,
18. Biliński Karol, starszy woźny.

GRUPA IV.

1. Köhler Ottokar, asesor,
2. Żuk Szymon, adjunkt,
3. Inż. Falk, Joel, referendarz K. P.,
4. Inż. Maryański Stanisław, zastępca Naczelnika Warszt. Gł. II kl.,
5. Inż. Redner Jakób, ikerownik działu,
6. Tomaszewski August, asesor,
7. Dziuganowski Karo, zawiadowca Sekcji Warszt. II kl.,
8. Majkowski Jan, zawiadowca Sekcji Warszt. II kl.,
9. Wiśniewski Władysław, starszy majster,
10. Kordysz Paweł, maszynista II kl.,
11. Borysiuk Dymitr, maszynista II kl.,
12. Serafiński Karol, maszynista I kl.,
13. Anderle Rudolf, podmajstrzy,
14. Frankiewicz Władysław, podmajstrzy,
15. Przybyło Jan, podmajstrzy,
16. Petermann Władysław, palacz parowozowni I kl.,
17. Bogdanowicz Stanisław, pomocnik maszynisty I kl.,
18. Gomułka Michał, pomocnik maszynisty II kl.

GRUPA V.

1. Dr. Hammermann Jakób, kierownik Działu,
2. Duzinkiewicz Jan, kasjer główny,
3. Machles Jakób, asesor,
4. Stokłosa Wincenty, kierownik działu,
5. Kostecki Jan, st. asesor,
6. Kowacz Karol, asesor,
7. Piotrowski Mateusz, starszy magazynowy,
8. Kuźmiński Marceli, starszy magazynier Zasobów,
9. Warth Leopold, adjunkt,
10. Jędrzejewski Józef, drukarz,
11. Sokolnicki Mieczysław, adjunkt,
12. Ziółkowski Michał, starszy woźny,
13. Kalandruk Bazyli, starszy woźny,
14. Rudkowski Franciszek, starszy woźny,
15. Maziar Juljan, magazynowy,
16. Teliszewski Tytus, magazynowy,
17. Kentel Jan, starszy magazynowy,
18. Sutak Marcin, magazynowy.

Skład Izby Dyscyplinarnej Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie na rok 1929.

W myśl „Tymczasowego Regulaminu dla Komisji Dyscyplinarnej w Okręgu Dyrekcji Wileńskiej" (Dz. Rozp. Dyr. Wileńskiej Nr. 2, — 1920 r.) mianuję:

Bolesława Leonarda Piekarskiego, — Naczelnika Wydziału Prawnego, — Przewodniczącym Komisji Dyscyplinarnej, przy Dyrekcji Wileńskiej.

Antoniego Wojciecha Zabielskiego, — Kierownika Działu Procesowego Wydziału Prawnego— pierwszym zastępcą Przewodniczącego tejże Komisji.

Stanisława Adama Krajowskiego-Kukiela II— starszego referendarza K. P. Wydziału Prawnego— drugim zastępcą Przewodniczącego tejże Komisji.

I. 1096/29.

Wyniki IV konkursu dla pracowników P. K. P. na wynalazki, wnioski i projekty.

W dniach 11, 19 i 27 grudnia odbył się w Ministerstwie Komunikacji IV konkurs na wynalazki, wnioski i projekty pracowników kolejowych, zmierzające do udoskonalenia gospodarki kolejowej. Nadesłano i rozpatrzono 39 prac. Przyznano nagrody za 15 niżej wyszczególnionych prac.

N. b.	Autor	Stanowisko służbowe	Treść pracy	Przyzn. nagr. zł.	Uwagi Komisji
1	St. Fuks i Fr. Wojtacha.	Maszyniści z parowozowni Strzemieszyce Dyr. Radomsk. i Sosnowiec Dyr. Warszawskiej.	Udoskonalenie hamulca Westinghouse'a.	900	Praca przedstawia wynik długoletnich badań, obecnie jednak nie będzie mieć zastosowania wobec pojawienia się w ostatnich czasach doskonalszych konstrukcji.
2	Inż. Kazimierz Hirschenfeld i Henryk Radziszewski.	Kierownik Biura Techn. Warsztat. Gł. Warszawa-Praga i Kierownik Narzędziarni w tychże warsztatach.	Przenośny aparat do frezowania gniazd szlamikowych kotłów parowozowych.		Przyrządy wykonane i wypróbowane zasługują na rozpowszechnienie.

N. b.	Autor	Stanowisko służbowe	Treść pracy	Przyzn. nagr. zł.	Uwagi Komisji
3	Inż. Kazimierz Hirschenfeld i Henryk Radziszewski	Kierownik Biura Techn. Warsztat. Gł. Warszawa-Praga i Kierownik Narzędziarni w tychże warsztatach	Przenośna wytaczarka do gniazd zderzaków sprzęgieł i belek zderzakowych.		Przyrządy wykonane i wypróbowane zasługują na rozpowszechnienie.
4	"	"	Szablon do obtaczania eliptycznych grzybków szlamikowych.	1300	Przyrządy zasługują na wypróbowanie.
5	"	"	Przenośna wytaczarka do przetaczania otworów w ścianach sitowych.		"
6	Kolasa Józef	Zastępca zawiad. sekcji warsztat. w Krakowie.	Płytka ochronna do resora na wypadek pęknięcia.	100	Podobne płytki są stosowane przy parowozach nowych serji. Autor zastosował do starych serji.
7	Lesiak Józef	ślusarz warszt. gł. we Lwowie.	Kran maszynisty do hamulców Hardy ego.	250	Hamulce próżniowe nie mają przyszłości na P. K. P.
8	Späth Wiktor	maszynista parowozowy Stryj w Dyr. Lwowskiej.	Urzędzenie do zatrzymywania pociągów przed zamkniętym sygnałem.	400	Pomysł przedstawia pewne udoskonalenie w porównaniu z urządzeniami tego rodzaju. Wątpliwą jest możność ustawienia rurki w jednej odległości od pionowej osi skrajni na wszystkich parowozach, wobec tego są wątpliwości w zastosowaniu przy obecnej konstrukcji.
9	Stankiewicz Grzegorz	majster parowozowni Jarosław w Dyr. Lwowskiej.	Nowy typ samosmarującego się czopa osi wagonowej.	250	Zastosowanie wymagałoby zmiany panewek i maźnic wagonów, co nie jest pożądane i prócz tego urządzenie skomplikowane.
10	Szynkiewicz Władysł.	Urzędnik warszt. gł. w Bydgoszczy Dyr. Gdańskiej.	Tablica terminów dla szybkiego określania dat kalendarzowych każdego okresu pracy przy naprawie wagonów osobow.	300	Zaleca się rozesłać do wiadomości innym Dyrek. dla porównania z innemi tego rodzaju tablicami i ewentualnie zastosowania.
11	Stelmaszyński Zygmunt	Urzędn. warsztat. Warszawa-Praga Dyr. Warszawskiej.	Kalendarzyk terminarzowy do określania terminów każdej operacji przy naprawie wagonów.	350	Przyrząd w rodzaju podanego wyżej pod Nr. 10, ale mniej skomplikowany i łatwiejszy w zastosowaniu. Zaleca się do zastosowania.
12	Wodzicki Eugenj.	Urzędn. warszt. Warszawa-Praga Dyr. Warszawsk.	Kalendarzyk do określenia terminów robót kotlarskich zapomocą przesuwnej taśmy z datami.	200	Zaleca się do zastoswania.
13	Wojtulewicz Wacław	Uczeń technicz. Szkoły Kolejow. w Brześciu nad Bugiem, Dyr. Wileńskiej. Syn konduktora.	Projekt urządzenia do zatrzymywania parowozów przed zamkniętym sygnałem.	100	Urządzenie przedstawia wiele do życzenia. Wyróżniono ze względu na wykonanie przez ucznia szkoły. Jednocześnie Komisja uznała za wskazane zwrócić się do Zarządu

N. b.	Autor	Stanowisko służbowe	Treść pracy	Przyzn. nagr. zł.	Uwagi Komisji
					Szkoły z zapytaniem, czy praca nad wynalazkami nie przeszkadzała wykonywać obowiązki w Szkole.
14	Zajączkowski Piotr	Brygadzista warszt. parowozowego Warszawa-Główna.	Frezarka przenośna do obróbki luster suwakowych płaskich bez zdejmowania cylindrów.	550	Frezarka wykonana i wypróbowana zasługuje na rozpowszechnienie.
15	Gorzelak W.	Zawiadowca sekcji warsztat. gł. w Poznaniu.	Frezarka ustawiona na suporcie tokarki.	300	Przyrząd zasadniczo nie nowy, ale w szczegółach pomyślnie opracowany.

Unieważnienie legitymacji poselskiej.

Unieważnia się z powodu zagubienia legitymację poselską Nr. 140, wydaną przez Biuro Sejmu dnia 27 marca 1928 r. na imię Janusza Jędrzejewicza, Posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej.

Unieważnienie legitymacji urzędniczej.

Unieważnia się z powodu zagubienia legitymację urzędniczą Nr. 330, wydaną przez Najwyższą Izbę Kontroli Państwa dnia 16 lutego 1924 r. na imię Antoniego Lattermana, Referenta Najwyższej Izby Kontroli Państwa.

Unieważnienie dowodu tożsamości.

Unieważnia się, z powodu zagubienia, dowód tożsamości osoby Nr. 211, ważny do dnia 31 grudnia 1928 r., wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Władysława Kierносzowskiego, Referenta Ministerstwa Komunikacji.

Ministerstwo Robót Publicznych wydało „Przepisy Pomiarowe Metodą Trangulacyjną i Poligonową" wydanie II — zatwierdzone Rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych z dnia 17 października 1928 r.

Poszczególne egzemplarze w cenie 25 zł. są do nabycia w Wydziale Pomiarowym Ministerstwa Robót Publicznych.

NAKŁADEM MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 45270. 19.II.29. 8.000.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, że prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1929 wynosi zł. 8. — półroczna zł. 4. — kwartalna zł. 2. — Pojedyńczy numer — groszy 50.